

Anhang zur PM der Neuen Aktion (NA) vom 9. Mai 2014

Betr.: Keine Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit des BER – Neue Erkenntnisse und eine unveröffentlichte (NA aber vorliegende) Studie beweisen jährliche Subventionen für die FBB zwischen 300 und 500 Mio. Euro

NA hat in Veröffentlichungen auf www.ber-na schon in einigen Kommentaren die vorhandene katastrophale wirtschaftliche Entwicklung beschrieben. Vor dem Hintergrund eines immer neuen Finanzbedarfs für die Baustelle BER gibt es nun einen Status aus Erkenntnissen, den kein verantwortlicher Politiker mehr negieren kann.

Die neuen Erkenntnisse, beruhend auch auf einer Strukturbetrachtung, beweisen die Illusion von einer Wirtschaftlichkeit des BER in beklemmender Weise. Wenn aktuell dazu behauptet wird, dass die Nachtflugregelung ein Beitrag zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit sei, dann ist dies fachlicher Unsinn und gleichzeitig ein Betrugsversuch.

Ob und wie eine Wirtschaftlichkeit gesichert werden kann oder das Gegenteil festgestellt wird, ist mit einer Betrachtung von wenigen Eckwerten und Relationen sowie einem Blick auf die Wachstumsperspektiven nachweisbar - ohne Einzelheiten wie z.B. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen von Nachtflügen in Rechnung zu stellen.

Es wird darum sowohl eine Gesamtschau als auch eine separate Betrachtung der Flughafengesellschaft und der Ebene der Gesellschafter vorgenommen.

Dadurch werden wichtige Aspekte des staatlichen Handelns in privatrechtlicher Organisationsform erkennbar, die auch für das Verständnis von derzeitigen und künftigen Strukturen und Handlungsweisen sowie deren Beurteilung von Bedeutung sind.

Vorab das Fazit aus Erkenntnissen und Fakten:

Eine Wirtschaftlichkeit des BER kann nicht erreicht werden: zu erwarten ist, dass

- Aufgrund der folgenden Überlegungen, Erkenntnisse und Berechnungen
- nach hohen Finanz-Zuschüssen bis zur Inbetriebnahme
- durch die auch danach erforderlichen jährlichen Finanz-Zuschüsse und
- die notwendigen Finanz-Zuschüsse für Erweiterungsinvestitionen

der BER eine ständige Finanz-Belastung für die Haushalte und die Steuerzahler bleiben wird.

Folglich ist eine Amortisation, d. h. ein Ausgleich der für die Investition und die Finanz-Fehlbeträge der Flughafengesellschaft getätigten Ausgaben sowie der für die Finanzierung gezahlten Zinsen durch Einnahmen, nie erreichbar – sie ist pure Illusion, die auch durch gegenteilige Behauptungen keine Realität wird.

Ferner werden die Aspekte der Wirkungen des finanziellen Desasters auf die Haushalte, insbesondere Brandenburgs und Berlins, aufgezeigt.

Die Ergebnisse der analytischen und stringenten Betrachtung zeigen in eindringlicher Weise, dass es kein „weiter so“ geben kann und darf!

So die Kurzfassung des Ergebnisses.

Die Wahrheit jenseits der Vertuschungspropaganda

Die Ergebnisse stehen konträr zu den Informationen, die wir aktuell zum Projektstand des Vorhabens Großflughafen „BER“ und zu den Folgen von der Gesellschaft und den Gesellschaftervertretern bekommen.

Zunächst stellt NA fest:

Von der FBB GmbH oder den Gesellschaftern ist keine Planung bekannt, die – abseits von Propaganda – eine verlässliche Beurteilung des Finanzstatus sowie des weiteren Kapital- und Finanzierungsbedarfs ermöglicht oder eine Wirtschaftlichkeit des Projektes nachweist.

Beleg unserer Feststellung sind Aussagen der Gesellschaftervertreter, die besagen, dass auch ihnen eine entsprechende Planung nicht vorliegt.

Gleichwohl führt die Tatsache einer nicht vorliegenden Planung nicht zwangsläufig dazu, dass keine Beurteilung vorgenommen werden kann. Denn die Relationen des Projektes haben sich derart weit von tragfähigen, wirtschaftlichen Strukturen entfernt, dass bereits relativ grundsätzliche Betrachtungen zu dem Ergebnis führen, dass die Wirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann.

Verschleierung und Transparenzverweigerung sind aufgedeckt

Immer wieder wird der Versuch der Verschleierung und die Weigerung, Transparenz herzustellen, damit begründet, dass es nur Verpflichtung der Geschäftsführung der FBB GmbH sei, die Sachverhalte gegenwärtig zu haben und Auskunft über alle wirtschaftlichen Sachverhalte der FBB GmbH zu geben. Bei Nachfragen, auch durch Abgeordnete in den Parlamenten, („Abgeordnetenhaus Berlin“ und „Landtag von Brandenburg“), werden von Senat und Landesregierung wichtige Fragen zu wirtschaftlichen Sachverhalten als „Geschäftsgeheimnisse“ bezeichnet, um die „Karten“ nicht aufdecken zu müssen.

Diese Verweigerung, öffentlich Auskunft über die wirtschaftliche und finanzielle Situation und die Planung der FBB GmbH - einer Gesellschaft, die dem Steuerzahler gehört - zu geben, sind Anlass, anhand öffentlich zugänglicher Informationen sowie unter Anwendung von bekannten Strukturen, üblichen und Erfahrungen, sich ein Bild von der Situation und den Folgen in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht zu machen.

Folgende Kernaussagen bestimmen die Situation (jenseits von Details, die nach unserer Prüfung kein anderes Ergebnis ermitteln, dafür aber nach Prüfung eher verwirrend denn erhellend sind).

Es ist festzuhalten:

Die Projektausgaben für den BER betragen aktuell über 5 Mrd. Euro, das 19 fache der jährlichen Umsatzerlöse (ca. 270 Mio. Euro/Jahr) des Kerngeschäftes der FBB. Bei Projektausgaben von angenommenen 8 Mrd. Euro würde in 30 Jahren sicherlich das 30 fache der Umsatzerlöse angesetzt werden müssen. Schon diese Relation zeigt, dass der BER nicht wirtschaftlich werden kann.

Auch durch Wachstum kann eine Wirtschaftlichkeit nicht erreicht werden, da der Kapitaldienst der Erweiterungsinvestitionen in Abfertigungs- und Bahnkapazität höher ist, als dies durch zusätzliche Betriebsergebnisse durch Passagierwachstum erzielt werden kann.

Jede Mrd. Euro Projektausgaben = Finanzierung erfordert bei 4% Zinsen und 5% Tilgung (Kreditlaufzeit 20 Jahre) einen jährlichen Kapitaldienst von 90 Mio. Euro.

Das sind bei "nur" 5 Mrd. Euro Projektausgaben bereits 450 Mio. Euro jährlich.

Bei einem Betriebsergebnis der FBB GmbH in der Größenordnung von +100 Mio.

Euro/Jahr führt dies zu einem jährlichen Finanz-Fehlbetrag des BER (in Summe bei Flughafengesellschaft und Gesellschaftern) von jährlich -350 Mio. Euro, der von den Gesellschaftern - wie auch immer - zu tragen ist.

Diese Belastung ergibt sich für die Gesellschafter durch den Ausgleich von Finanz-Fehlbeträgen der FBB GmbH und dem Kapitaldienst der Re-Finanzierung der der FBB GmbH zugeführten Eigenmittel. Experten gehen davon aus, dass die Projektausgaben weit höher liegen werden, weil die Größenordnung der Kosten für Kapazitätsausbau noch nicht ermittelbar ist.

Wir gehen davon aus, dass - unabhängig vom nicht bekannten Termin der Inbetriebnahme bis 2020 und der dann aufgelaufenen Kosten (für Baufertigstellung und Stillstand, ohne Schadenersatzansprüche) sofort Erweiterungsinvestitionen zur Sicherung einer Abfertigungskapazität von 30 Mio. Passagieren im Hauptterminal, ggf. im SXF-Terminal, die Restaurierung der Start- und Landebahn Nord und weitere Kosten für Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Erfahrungswerte (von anderen Großflughäfen) belegen zudem auch den Zwang zu Erweiterungsinvestitionen zur Sicherstellung von Wachstum. Bei einer Erhöhung der Jahrespassagierzahl um rund 5 Mio. liegen die Investitionen hier in einer Größenordnung von 500 Mio. Euro. Aufgrund der Finanz-Fehlbeträge der FBB GmbH kann dafür nicht einmal eine anteilige Selbstfinanzierung erfolgen. Eine Kreditfähigkeit ist auch hierfür auszuschließen.

FBB nicht nur heute mit überschrittener Verschuldungsgrenze

Die FBB GmbH hat unstreitig ihre Verschuldungsgrenze erreicht bzw. überschritten. Sie ist für eine Beschaffung von Bankkrediten nicht mehr solvent!

Zwangsläufig ist darum, dass nun die Gesellschafter (anteilmäßig ihrer Anteile an der FBB GmbH) für die Milliarden-Kredite und den Kapitaldienst haften, wenn sie die FBB GmbH nicht in die Insolvenz entlassen wollen.

Perspektive: Bei durchschnittlich nur 300 Mio. Euro/Jahr an Gesellschafterzuschüssen betrüge die Gesamtsumme der Subventionen in 30 Jahren, der Laufzeiten auch von Krediten: 9.000.000.000 Euro

Das bedeutet insbesondere für die Gesellschafter Brandenburg und für Berlin ein finanzielles Desaster.

Das Ergebnis zeigt, dass es Zeit ist für eine Umorientierung

Nicht nur wegen der Fehlentscheidungen und Fehlplanungen sowie der schwerwiegenden technischen Mängel und Probleme, sondern auch wegen der nicht gegebenen und nicht erreichbaren Wirtschaftlichkeit.

Festzustellen ist auch, dass ohne wirtschaftlichen Erfolg vor dem Steuerzahler diese Subventionen in Milliardenhöhe weder verantwortet noch gerechtfertigt werden können. Nach unserer Auffassung steht hier „grobe Fahrlässigkeit“ zur Debatte, die strafrechtlich gesondert zu beurteilen sein wird.

Unabhängig vom möglichen politischen Willen, in Zukunft die FBB GmbH und den BER durch Milliarden-Zuschüsse lebensfähig zu halten, ist die Frage, ob dieser Wille mit EU-Recht vereinbar oder genehmigungsfähig ist.

Keine Milliarden in ein Komfortgut zu Lasten der Daseinsvorsorge

„Die Politik“ muss sich vor dem Hintergrund der Erkenntnisse unverzüglich dazu bekennen, dass mit diesen Subventionen für den BER keine Daseinsvorsorge finanziert wird, sondern nur ein Mobilitätskomfort als Leistung der FBB GmbH, die aus eigener Kraft weder wettbewerbsfähig ist, noch ihr Geschäft auf marktwirtschaftlicher Basis betreibt. (Siehe hierzu auf www.ber-na.de: 21. März 2014 UnwirtschaftlichkeitdesBER210314)

„Die Politik“ muss sich unverzüglich dazu bekennen, dass die Milliarden, die der FBB GmbH bzw. für den BER über Jahrzehnte als Überlebenshilfe geleistet werden, wichtigen Projekten der Daseinsvorsorge - vom Straßenbau bis zur Verpflichtung zur Qualität von Bildung - entzogen werden oder deren Finanzierung nur durch neue Schulden sichergestellt werden kann.

„Die Politik“ wird sich unverzüglich dazu bekennen müssen, nach Lösungen zu suchen, die zumindest mittelfristig aus dem Dilemma von Milliarden subventionen herausführen, die ansonsten zukünftigen Generationen von Politikern eine unerträgliche Situation beschere.

Wie immer gibt es auch in den verfahrensten Situationen Alternativen, die das Problem lösen.

Darum als Anstoß für neues Denken folgende Möglichkeit für einen Neuanfang:

Die Schutzbehauptung von der Alternativlosigkeit des BER „weiter so“ muss aufgegeben werden. Es gibt wie immer, so auch zum BER am falschen Standort, Alternativen, die die Probleme lösen, die aus dem BER ein verfluchtes Wahnsinnsprojekt gemacht haben.

Neue Wege sind möglich, ohne für die Region und ihre Bürger auf den „Mobilitätskomfort“ Flugverkehr zu verzichten. Voraussetzung ist die Sicherung des Flugverkehrs durch Inbetriebnahme des BER als Übergangslösung für eine Planung und bis zum erfolgreichen Neubau eines privatwirtschaftlich zu bauenden und zu betreibenden Großflughafens in einer raumverträglichen Region. Wenn es aufgrund eines neuen Standortsuchverfahrens bessere Erkenntnisse gibt als die durch das Raumordnungsverfahren (ROV 2004) bestätigten Standorte „Sperenberg“ oder „Jüterbog/Ost“, dann ist der bessere Standort der „Feind des Guten“!

Entscheidung zur Übergangslösung und Verlagerung der Billigflieger-Kapazitäten

Zur Übergangslösung gehört die Auslagerung des Verlustbringers „Billigflieger-Segment“ an einen anderen Standort. Nur durch Verlagerung dieses Segmentes sind die ansonsten am BER notwendigen Erweiterungsinvestitionen, die Offenhaltung von „Schönefeld-Alt“ (SXF) zu verhindern.

Denn das von der FBB aus unerfindlichen Gründen präferierte Geschäftsmodell „Billig-Ferienflieger“ und Linienverkehr unter einem Dach, in einem Terminal abzufertigen, ist ein Hauptgrund für die verfehlte Kapazitätsplanung und die Betriebsverluste.

Überprüfung der Bedeutung AIR Berlin

Überprüft werden müssen auch die Folgen der Gesamtentwicklung für ein gewolltes qualifiziertes Wachstum zum Drehkreuz am BER, das sich auf die notleidende AIR Berlin stützt. (siehe ber-na.de 2. Mai 2014 KomFBBAirberAbseits300414 „**AIR Berlin im Überlebenskampf - Eine Folge der Billigflieger-Päppelei der Berlin-Brandenburger Flughafenpolitik**“).

Aufmerksam machen möchten wir auch darauf, dass mit Neuplanung und Bau eines Großflughafens keineswegs, wie immer als Schutzbehauptung und „Totschlagargument“ verbreitet wird, das BER–Investment „in den Sand gesetzt wird“. Bei Nachnutzung des BER–Investments steht ein wirtschaftlich hoch interessanter Wert (infrastrukturelle Anbindung!) zur Verfügung. Dieser Wert ist als Kaufpreis bei Verkauf an ein „Privates Konsortium“ eine annehmbare Grundlage für einen guten Verkaufspreis.

Wie die Nachnutzung gestaltet werden kann, zeigt der Konzeptentwurf:

„Zentralflughafen für Deutschland“ – Die Alternative für „Berlin Brandenburg International“.
(s. ber-na.de).

Wir gehen davon aus, dass mit unseren Hinweisen im Kern eine Alternative aufgezeigt ist, die als neue Perspektive umgesetzt werden kann. Damit kann eine Zukunftsperspektive verhindert werden, die ansonsten über Generationen zu einer politischen Belastung und katastrophalen Nachbarschaft mit den fluglärm betroffenen Anwohnern und Gemeinden wird.

Gerne erläutern wir auf Wunsch Einzelheiten zu unseren Argumenten.

Für Neue Aktion (NA)

Astrid Bothe Werner Gerhardt Ferdi Breidbach

(Rückfragen „breidbach@aol.com)